





Warszawski Transport Publiczny

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

08/2022

Tramwajem do Wilanowa



WYMIEŃ KARTĘ UCZNIA I BEZPŁATNIE KORZYSTAJ Z KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ





Szczegółowe informacje na

www.wtp.waw.pl oraz www.ztm.waw.pl



WYMIANA DOTYCZY UCZNIÓW,

KTÓRYCH KARTY STRACĄ WAŻNOŚĆ 30.09.2022



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny:
Łukasz Majchrzyk, Leszek Peczyński, Magdalena Potocka

Opracowanie graficzne, skład i łamanie:
Agnieszka Buszka

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka iZTM)
www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Drodzy Czytelnicy,

Tramwaje przeżywają renesans nie tylko w Warszawie, ale też w wielu innych polskich i europejskich miastach. W samej stolicy toczyć się będzie równolegle kilka ważnych inwestycji. Już od jakiegoś czasu wykonawca buduje trasę tramwajową na ulicy M. Kasprzaka, która usprawni podróże mieszkańcom Woli. Na Annopolu powstaje nowa zajezdnia, a teraz czas na kolejny krok.

Tramwaj do Wilanowa to jedna z największych inwestycji komunikacyjnych w najbliższych latach, wyczekiwana przez wielu warszawiaków. Dzięki nowej trasie mieszkańcy odległych osiedli dojadą do centrum miasta w 25 minut. Oczywiście, nie da się tego zrobić „bezkosztowo”, ani w jeden weekend.

Dlatego mieszkańcy stolicy, kierowcy, rowerzyści, piesi powinni się przygotować na duże zmiany. Wykonawca będzie pracował na ulicach Puławskiej, Goworka, Spacerowej, Belwederskiej i Jana III Sobieskiego. Inaczej pojadą autobusy, będą zmiany w kursowaniu tramwajów. Uruchomimy komunikację zastępczą, o czym szeroko informujemy, żeby jak najwięcej zainteresowanych jak najszybciej dowiedziało się o zmianach.

Kończą się wakacje, uczniowie wracają do szkół, więc na inny tryb przestawia się też Warszawski Transport Publiczny. W tym roku WTP przywraca przedwakacyjne rozkłady jazdy w dwóch etapach – najpierw we wrześniu, gdy rozpoczyna się nauka w szkołach a potem w październiku, gdy edukację rozpoczną studenci i słuchacze szkół wyższych.

Sierpień i wrzesień to w stolicy miesiące pamięci o Powstaniu Warszawskim. Chociaż od wybuchu walk minęło już 78 lat, to następne pokolenia dbają, by nie zapomnieć o powstańcach i ich bohaterstwie. Walczyło wtedy całe miasto, a swój udział zaznaczyła też komunikacja miejska. Tramwaje służyły jako elementy barykad, ale też jako środek transportu żołnierzy jadących na miejsca zbiórek. Przez 63 dni wozy, dziurawione kulami, były niemymi świadkami rozgrywającego się dramatu. W tym numerze przedstawiamy pierwszą część „tramwajowej, powstańczej historii”, czyli ostatnie chwile przed godziną „W”.

Życzymy przyjemnej lektury

Zielony „Parkuj i Jedź" Połczyńska

Mniej betonu a więcej zieleni – na dachach i w otoczeniu obiektu. Dodatkowo ogród ze ścieżkami edukacyjnymi, zbiorniki retencyjne, panele fotowoltaiczne i kolejne punkty ładowania pojazdów elektrycznych. Tak będzie wyglądał parking „Parkuj i Jedź" Połczyńska po przebudowie.

Ogłosiliśmy przetarg na przebudowę parkingu P+R Połczyńska. Większość prac skupi się na nadaniu mu bardziej ekologicznego charakteru. Część betonowej nawierzchni obiektu zostanie zmieniona na taką, która przepuszcza wodę. Zostanie wybudowany system zagospodarowania wód opadowych i roztopowych. Powstaną zbiorniki retencyjne, w tym jeden otwarty o charakterze rekreacyjnym. Zgromadzona w nich woda będzie wykorzystywana m.in. do podlewania roślin.

Tereny zielone – łącznie ponad 1 ha – zostaną uporządkowane oraz obsadzone nowymi drzewami i krzewami. Pojawi się także ogólnodostępny ogród ze ścieżkami edukacyjnymi i ławkami. Zielone będą też zadaszenia budowli – drewniane konstrukcje nad miejscami parkingowymi i budynek zaplecza technicznego pokryją roślinne dywany z panelami fotowoltaicznymi.

Wdrożony będzie także system zarządzania energią, w ramach którego powstanie przemysłowy magazyn energii elektrycznej, a oświetlenie wymienione zostanie na energooszczędne. Osoby zostawiające samochody elektryczne zyskają dziesięć punktów ładowania. Dodatkowe punkty zaplanowano także dla jednośladów.

Przyszły wykonawca przebuduje i wyremontuje część układu drogowego parkingu. Obiekt zostanie podłączony do Centrum Zarządzania Parkingami, co usprawni m.in. sterowanie instalacjami i urządzeniami.

Koszty i terminy

Na dofinansowanie inwestycji Warszawa zamierza zaciągnąć pożyczkę w Narodowym Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Miasto chce pożyczyć 10 mln zł, pozostała część kwoty będzie pochodzić z miejskich funduszy celowych związanych z ochroną środowiska. Pieniądze z NFOŚiGW mają zostać wykorzystane m.in. na budowę systemu retencji wód opadowych i roztopowych, w tym zmianę betonowych powierzchni na ażurowe, przepuszczające wodę; budowę zielonych dachów; otwartego zbiornika na wodę w części rekreacyjnej i dwóch podziemnych zbiorników retencyjnych; nowe nasadzenia zieleni.

Czas na realizację przedsięwzięcia to dziewięć miesięcy od dnia podpisania umowy. Przez kolejnych pięć lat wykonawca będzie odpowiedzialny za pielęgnację i utrzymanie zieleni, konserwację nawierzchni i obiektów małej architektury oraz serwis instalacji, systemów i urządzeń.

Oferty w przetargu można składać do 12 września. ■



Czytał Maciej Knapik

Dobra wiadomość dla pasażerów przywiązanych do głosu Tomasza Knapika w autobusach i tramwajach. W nowych zapowiedziach przystankowych usłyszymy go razem z synem Maciejem, na co dzień dziennikarzem telewizyjnym.

Zmarły w zeszłym roku Tomasz Knapik był słynnym lektorem filmów, a jego głos zna chyba każdy Polak. W pamięci wielu z nas wiele filmów kończyło się frazą „Czytał Tomasz Knapik".

Od wielu lat głos Tomasza Knapika towarzyszy pasażerom warszawskiej komunikacji miejskiej. Informuje o przystankach, ostrzega przed wysiadaniem na jezdnię albo uprzedza, że za chwilę będzie koniec trasy. Pierwsze komunikaty Tomasz Knapik nagrał w 2008 roku, gdy do stolicy trafiły autobusy wyposażone w system zapowiedzi głosowych. Praca była tytaniczna – na początek trzeba było nagrać kilka tysięcy fraz. Umowa obejmowała też aktualizacje, czasami trzeba było dogrywać komunikaty specjalne.

– Po śmierci Tomasza Knapika zdecydowaliśmy, że nie będziemy rezygnować z nagranych przez niego komunikatów, do których pasażerowie są przywiązani. To „znak firmowy" Warszawskiego Transportu Publicznego. Informacje dla pasażerów muszą być jednak cały czas aktualizowane, więc trzeba było wybrać nowego lektora – wyjaśnia Katarzyna Strzegowska, dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego. – W tej sytuacji kandydatura Macieja Knapika, znanego dziennikarza telewizyjnego, pracującego głosem, więc mającego odpowiedni warsztat, nasuwała się sama. „Głos Knapika" pozostanie wyróżnikiem stołecznej komunikacji.

Maciej Knapik nagrywa komunikaty dla miasta bezpłatnie.

Oba głosy w nowych zapowiedziach przystankowych zostaną połączone w jedno. Do frazy „następny przystanek" wypowiadanej przez Knapika seniora zostanie dołączona nazwa konkretnego przystanku dodana przez pana Macieja. Na razie zostało nagranych około 40 takich komunikatów, a z pewnością dojdą kolejne, bo porozumienie zostało podpisane do listopada, a na mapie warszawskiej komunikacji nieustannie pojawiają się nowe linie i nowe przystanki. ▪



Przystanki czyszczone kompleksowo

Codziennie z 4,3 tys. przystanków Warszawskiego Transportu Publicznego korzystają miliony pasażerów. Dlatego te miejsca Zarząd Oczyszczania Miasta są objęte szczególnym serwisem porządkowym.

Regularne sprzątanie przystanków to jedna z prac porządkowych, jakie organizuje w Warszawie Zarząd Oczyszczania Miasta (ZOM). To duże przedsięwzięcie bo 4,3 tys. przystanków wraz z pętlami to około 800 tys. m kw. powierzchni. Czystość tych terenów ma znaczenie nie tylko dla estetyki przestrzeni publicznej ale także dla bezpieczeństwa.

- Czyste przystanki, które objęte są naszym regularnym i kompleksowym serwisem porządkowym, nie tylko kształtują pozytywny wizerunek miasta. Przede wszystkim zapewniają pasażerom Warszawskiego Transportu Publicznego komfort i bezpieczeństwo. Doceniają to zarówno warszawiacy, jak i turyści z innych części Polski i z zagranicy – mówi Tadeusz Jaszczołt, dyrektor Zarządu Oczyszczania Miasta. – Aby osiągnąć wymagany efekt, prowadzimy całodobowo monitoring porządku na przystankach. Współpracujemy w tym zakresie również z innymi służbami. Oprócz tego, że sprzątamy systematycznie, to reagujemy także w nagłych sytuacjach. Taka organizacja pracy pozwala nam utrzymać wysoki standard czystości, który wyróżnia Warszawę spośród innych polskich i europejskich miast.

Codzienne porządki

To, jak często sprzątany jest przystanek, zależy od jego lokalizacji i ruchu pasażerów. W miejscach, gdzie jest ich najwięcej, jak np. na dużych węzłach przesiadkowych czy w okolicach stacji metra, serwis porządkowy jest codziennie. ZOM prowadzi prace w nocy lub wcześnie rano. Ekipy sprzątające zamiatają przystanki, zbierają z nich zanieczyszczenia, zrywają nielegalne ogłoszenia z wiat i czyszczą je z pseudograffiti. Każdego dnia opróżniane jest również 6 tys. przystankowych koszy. Tam, gdzie jest taka potrzeba, śmieci są z nich zabierane nawet 6 razy na dobę.

Gruntowne sprzątanie

Każda wiata jest kilka razy w roku dokładnie czyszczona na mokro. Od wiosny do jesieni średnio od 4 do nawet 8 razy. Szyby i gabloty z rozkładem są myte wodą pod ciśnieniem, jest z nich usuwane pseudograffiti i inne zabrudzenia. Porządki obejmują także ławki i słupki.

W razie potrzeby gruntowne mycie przechodzą również kosze, zwłaszcza jeśli zostały pomazane przez wandali. Gdy na przystanku pojawiają się zabrudzenia, z którymi nie radzą sobie miotły, do akcji wyrusza szorowarka. To nieduży pojazd, który czyści chodniki na mokro.

Takie kompleksowe sprzątanie obejmuje też takie większe obiekty jak szklano-stalowe zadaszenia nad pętlą przy Dworcu Centralnym. To prace, które częściowo odbywają się na wysokości, wymagają specjalistycznego sprzętu i zmian w organizacji ruchu autobusów. Dlatego trwają dłużej i są rozłożone na dwa dni.

W nagłych wypadkach

Oprócz regularnych porządków Zarząd Oczyszczania Miasta działa również interwencyjnie. Gdy na przystanku pojawi się zagrażające bezpieczeństwu rozbite szkło, wiata zostanie pomazana przez wandali lub na ławce wylądują rozgniecione przejrzałe owoce, wtedy wkraczają grupy interwencyjnego sprzątania. To ekipy, które reagują na nagłe zanieczyszczenia. Jeśli zagrożenie pojawi się na jezdni, np. olej, do akcji rusza Pogotowie Porządkowe ZOM.

Czystość przystanków codziennie sprawdzają kontrolerzy Zarządu Oczyszczania Miasta, a także Zarządu Transportu Miejskiego. Nagłe zanieczyszczenie mogą zgłosić również pasażerowie za pośrednictwem Miejskiego Centrum Kontaktu Warszawa 19115. ▪



WPROWADZAMY UŁATWIENIA

- W e-POP załatwisz sprawy nie wychodząc z domu.
- Bilet Metropolitalny kupisz w ponad **3 000** biletomatów.
- Bilet długookresowy możesz kupić w aplikacji mobilnej MOBI WAWA
- Kartę warszawiaka/nki otrzymasz:
  - szybciej - wystarczy zameldowanie w Warszawie,
  - na dłużej - aż do 31.12.2023 roku.

e-POP

WITAMY W ELEKTRONICZNYM PUNKCIE OBSŁUGI PASAŻERÓW

WEJDŹ



Warszawski Transport Publiczny

TRAMWAJE LUBIĄ ZIELEŃ



ulica Puławska



ulica Połczyńska



u;ica Światowida



Ulica Górczewska



ulica Grochowska



aleja Zieleniecka

Tramwaj do Wilanowa

Trasa tramwajowa – zaczynająca się przystankiem Rakowiecka, a kończąca przystankiem Branickiego – połączy Wilanów i Mokotów ze Śródmieściem. Będzie mierzyła ponad 7 km, pasażerowie będą mieli do dyspozycji 13 przystanków, a podróż z Wilanowa do centrum miasta zajmie tylko 25 minut.

Na przełomie sierpnia i września tego roku rozpoczęła się budowa trasy tramwajowej pomiędzy centrum Warszawy a Wilanowem. Jest to część większej inwestycji, która docelowo połączy Wolę, Ochotę, Śródmieście i Wilanów.

Nowa ponad 7-kilometrowa trasa będzie miała swój początek przy skrzyżowaniu ulicy Puławskiej z Goworka, a następnie poprowadzi ulicami: Spacerowa – Belwederska – Jana III Sobieskiego – al. Rzeczyposolitej. Do tramwajów będzie można wsiąść na przystankach: Rakowiecka, Spacerowa, Dolna, Kostrzewskiego, Idzikowskiego, Mangalia, Czarnomorska, św. Bonifacego, Nałęczowska, Sobieskiego, Oś. Królewska, Świątynia Opatrzności Bożej i Branickiego. Przystanki zostaną przystosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz zostaną na nich ustawione tablice Systemu Informacji Pasażerskiej. W ramach inwestycji planowane są także dwie odnogi trasy: wzdłuż ulicy J. Gagarina od Spacerowej do Czerniakowskiej oraz wzdłuż ulicy św. Bonifacego od Jana III Sobieskiego do pętli autobusowej Stegny. Pierwsza z nich to oddzielna inwestycja prowadzona przez Tramwaje Warszawskie i Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji. Na tym odcinku tramwaje skończą bieg na terminalu dla tramwajów dwukierunkowych. Tu prace budowlane już trwają, ten odcinek ma być gotowy wraz z zasadniczą częścią trasy.

Druga planowana odnoga będzie zbudowana wzdłuż ulicy św. Bonifacego aż do pętli autobusowej Stegny. Pętla zostanie przebudowana i stanie się wygodnym miejscem do przesiadek z autobusów do tramwajów. Autobusy będą zawracały wewnątrz pętli tramwajowej.

W ramach projektu zostaną zbudowane trzy nowe podstacje trakcyjne, w tym pierwsza w Warszawie podstacja podziemna. Ich zadaniem będzie zapewnienie tramwajom energii elektrycznej.

Nowa organizacja ruchu

Budowa trasy tramwajowej do Wilanowa oznacza również przebudowę ulic wzdłuż torów. Kierowcy na Dolnym Mokotowie będą mieli do dyspozycji dwa pasy ruchu. Trzeci pas, obecnie przeznaczony dla autobusów, zostanie na odcinku od ulicy Spacerowej do L. van Beethovena zastąpiony wspólnym pasem tramwajowo-autobusowym. Wzdłuż torów powstaną także drogi dla rowerów i nowe chodniki. Zamiast dotychczasowych czterech kładek nad ulicą Jana III Sobieskiego będą przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów w poziomie jezdni z sygnalizacją świetlną.

Na całej trasie zostanie wdrożona zielona fala, czyli priorytet dla tramwajów w sygnalizacji świetlnej.

Dzięki temu podróż z Wilanowa do centrum zajmie około 25 min.

Zielono na torach

Na trasie będzie zielone torowisko. Tory o łącznej długości ponad 9 km zostaną obsadzone rozchodnikiem – rośliną, która jest odporna na wyższe temperatury i nie wymaga podlewania. Tym samym zwiększy się długość zielonych torów w stolicy – obecnie to już ponad 27 km.

A to niejedyna zieleń na trasie – posadzone zostaną 624 nowe drzewa: lipy holenderskie i drobnolistne, platany klonolistne, wiśnie piłkowane, klony polne i dęby szypułkowe. Nasadzenia pojawią się przy torach i jezdniach, a także na dziewięciu peronach.

Pierwszy raz w historii budowy tras tramwajowych w Warszawie przy torach znajdą się drzewa formowane. To rozwiązanie stosowane w wąskich miejscach, gdzie nie byłoby możliwe zasadzenie zwykłego drzewa. Specjalnie formowana korona wpasuje się w przestrzeń przeznaczoną dla tramwajów i aut.

W ramach prac konieczne będzie wycięcie części istniejących drzew, które kolidują z inwestycją – głównie w pasie oddzielającym jezdnie wzdłuż ulicy Jana III Sobieskiego. Wcześniej wykonano szczegółową inwentaryzację, aby nie zostało wycięte żadne drzewo, którego usunięcie nie jest konieczne.

Koszt inwestycji to 685,4 mln zł. Planowany termin jej zakończenia to pierwszy kwartał 2024 roku.

Linia do Wilanowa jest jedną z części największej w Polsce inwestycji tramwajowej. W jej ramach powstanie 19-km trasa z Woli i Odolan przez Dworzec Zachodni, Ochotę i Mokotów do Wilanowa. Przedsięwzięcie zostało podzielone na sześć etapów: odcinki Wola – Dworzec Zachodni przez ulice J. K. Ordona i S. Krzyżanowskiego, tunel tramwajowy pod Dworcem Zachodnim, Pole Mokotowskie, dwie części na odcinku Puławska – Wilanów oraz tory odstawcze lub pętla na Muranowie.

Część projektu jest współfinansowana ze środków unijnych w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Jego łączny koszt wynosi 1 mld 190 mln zł, przy dofinansowaniu unijnym w wysokości 555 mln zł. W jego ramach dodatkowo kupiono 50 niskopodłogowych tramwajów, zostanie wybudowana zajezdnia tramwajowa na Annopolu, a przystanki zostaną wyposażone w tablice z informacjami dla pasażerów. ■



Nowa trasa tramwajowa

Na początku 2024 roku do Wilanowa dojadą tramwaje, a mieszkańcy dzielnicy będą mogli dotrzeć do centrum w 25 minut. Prace budowlane ruszyły w weekend, 27-28 sierpnia. Wykonawca rozpoczął roboty na ulicach Puławskiej, Goworka, Spacerowej, Belwederskiej i Jana III Sobieskiego. Wprowadzono duże zmiany w ruchu drogowym i kursowaniu Warszawskiego Transportu Publicznego.

Nowa trasa tramwajowa zapewni mieszkańcom Wilanowa oraz Mokotowa szybką i wygodną podróż do centrum. To największa inwestycja Tramwajów Warszawskich od lat. Podobnie jak inne podobne przedsięwzięcia prowadzone w centrum miasta, chociażby budowa metra, oznacza utrudnienia dla kierowców i objazdy dla autobusów WTP. Czasowa organizacja ruchu wprowadzona została na trzykilometrowym odcinku przyszłej trasy tramwajowej – na ulicach Goworka, Spacerowej i Jana III Sobieskiego – od ulicy Puławskiej do L. van Beethovena. Zwykle najtrudniejszy jest pierwszy tydzień, kiedy kierowcy poznają nowe zasady ruchu. Sytuacja na drogach w tym rejonie jest monitorowana przez miejskich inżynierów. W razie potrzeby wprowadzone zostaną korekty.

Priorytet na ulicach ma Warszawski Transport Publiczny. W rejonie prowadzonych prac powstało 2,5 km buspasów, które pomagają autobusom przewieźć pasażerów w podobnym czasie jak obecnie. Taki pas ruchu jest na ulicach Dolnej i Puławskiej - rozpoczyna się za skrzyżowaniem Dolnej z Piaseczyńską, a kończy na ulicy L. Waryńskiego. Autobusy zostały tam uprzywilejowane również przy skręcie w L. Waryńskiego. Pas dla komunikacji miejskiej powstał także na ulicy Belwederskiej od J. Gagarina do Bagatela, gdzie autobusy mają możliwość skręcenia w lewo.

W trakcie budowy tramwaje zniknęły z fragmentu ulicy Puławskiej, pomiędzy ulicą A. J. Madalińskiego a placem Zbawiciela. Kursowanie trzech linii jest zawieszone, ale na tory i ulice wyjechało tyle samo linii zastępczych. Przy ulicy Dworkowej powstała tymczasowa pętla, na którą co kilka minut podjeżdżają tramwaje dwukierunkowe z Wyścigów i Służewca. Tutaj dojeżdżają także autobusy zastępcze z placu Konstytucji.

Ulica Puławska

Wyłączona z ruchu została jezdnia ulicy Puławskiej w kierunku Śródmieścia, na odcinku od Willowej do pl. Unii Lubelskiej. Kierowcy są kierowani na drugą nitkę, na którą przejeżdżają tymczasową przewiązką wybudowaną przy ulicy Willowej. Za nią poprowadzono jeszcze jeden pas umożliwiający dojazd do ulic Olszewskiej, Chocimskiej, Humańskiej i Słonecznej. Wyjazd z ulicy Olszewskiej na Puławską nie jest możliwy – kierowcy jeżdżą do Chocimskiej.

Na zachodniej jezdni ulicy Puławskiej (normalnie prowadzącej w kierunku Ursynowa) wytyczone zostały trzy pasy ruchu – jeden w kierunku Ursynowa i dwa do Śródmieścia, z czego jeden jest zarezerwowany dla autobusów Warszawskiego Transportu Publicznego, taksówek, motocykli, MTON oraz pojazdów uprzywilejowanych.

Zmiany w ruchu wprowadzone zostały także na skrzyżowaniu z ulicą Rakowiecką. Wyjazd na ulicę Puławską możliwy jest w prawo i w lewo, ale do skrętu w stronę Śródmieścia służy tylko jeden pas. Natomiast jadący ulicą Puławską w kierunku Śródmieścia nie skręcą w lewo w Rakowiecką. Wjazd z ulicy Puławskiej w Rakowiecką jest możliwy tylko dla jadących od strony centrum.

Całkowicie zmieniła się organizacja ruchu u zbiegu ulic Puławskiej i Goworka. Jadący w stronę Śródmieścia mają do dyspozycji dwa pasy – jeden do jazdy w kierunku ulicy L. Waryńskiego i jeden do skrętu w prawo w Goworka (autobusy komunikacji miejskiej z tego pasa jeżdżą też prosto; za skrzyżowaniem natomiast skrajnie prawy pas zarezerwowany został dla autobusów, taksówek i pojazdów MTON). Jadący do Śródmieścia wracają na właściwą jezdnię na wysokości budynku Plac Unii.

Na jezdni ulicy L. Waryńskiego od strony ronda Jazdy Polskiej są trzy pasy: jeden do jazdy prosto w Puławską w stronę Ursynowa i dwa do skrętu w lewo w Goworka – jeden z nich przeznaczony jest wyłącznie dla autobusów.

Plac Unii Lubelskiej

Zmiany pojawiły się także na placu Unii Lubelskiej. Wyłączona z ruchu i parkowania jest jezdnia ulicy Puławskiej pomiędzy placem a L. Waryńskiego. Z tego powodu zamknięta została jezdnia przecinająca wyspę na środku placu, a ruch odbywa się jak na zwykłym rondzie. Z placu na zamknięty fragment ulicy Puławskiej wjeżdżają tylko dojeżdżający do posesji.

Nie można wjechać bezpośrednio z ulicy Puławskiej na plac Unii Lubelskiej. Dojazd do placu został poprowadzony ulicą T. Boya-Żeleńskiego.

Ulica Spacerowa

Zamknięta dla ruchu i parkowania jest jezdnia ulicy Spacerowej w stronę Śródmieścia, na odcinku od Belwederskiej do Puławskiej. W obu kierunkach kierowcy jeżdżą nitką prowadzącą „w dół”. Wjeżdżają na nią za skrzyżowaniem z ulicami Belwederską i J. Gagarina. Ruch w tej relacji został jednak ograniczony: na skrzyżowaniu jest tylko jeden pas do jazdy prosto z J. Gagarina w kierunku Puławskiej; tak samo na skręcie z Belwederskiej. Jeden pas jest także na dalszym odcinku ulic Spacerowej i Goworka, a na skrzyżowaniu z Puławską ustawiony został nakaz skrętu w prawo, w kierunku L. Waryńskiego. Objazd dla chcących skręcić w lewo został poprowadzony z ulicy Spacerowej prosto Klonową do placu Unii Lubelskiej i dalej T. Boya-Żeleńskiego, a następnie w lewo w L. Waryńskiego.

Jednym pasem jeżdżą także kierowcy zjeżdżający ulicą Spacerową w kierunku Belwederskiej. Przed skrzyżowaniem z tą ulicą znajdują się dwa pasy do jazdy prosto w ulicę J. Gagarina i jeden do skrętu w prawo w kierunku Wilanowa.

Zamknięty został wyjazd z ulicy Klonowej w Goworka. Połączenie z tą ostatnią straciła także ulica Chocimska (po stronie północnej). Wjazd i wyjazd z tej drogi jest możliwy tylko od strony ulicy Klonowej. Na ulicy Chocimskiej został wprowadzony ruch dwukierunkowy.

Zmiany dotknęły także rowerzystów. Tymczasowo zawieszony został pas zlokalizowany na zamkniętej jezdni ulic Spacerowej i Goworka. Objazd dla cyklistów został poprowadzony drogą dla rowerów wzdłuż ulicy Belwederskiej i dalej Bagatela. Natomiast chodnik po północnej stronie ulicy jest dostępny dla pieszych.

Ulica Belwederska

Wyłączona z ruchu została jezdnia ulic Jana III Sobieskiego i Belwederskiej prowadząca w kierunku Śródmieścia, na odcinku od ulicy L. van Beethovena do Sułkowickiej. Na sąsiedniej jezdni wytyczono trzy pasy ruchu – dwa do jazdy w kierunku Wilanowa i jeden w przeciwnym. Jadący w stronę Śródmieścia na drugą nitkę przejeżdżają przy skrzyżowaniu z ulicą L. van Beethovena, a na właściwą jezdnię wracają przed J. Gagarina.

Na skrzyżowaniu z ulicami Dolną i Chełmską utrzymane zostały wszystkie relacje skrętne. Jadący w kierunku Wilanowa nie mogą skręcić w lewo w ulicę L. van Beethovena. Specjalnie dla nich za skrzyżowaniem wytyczona została tymczasowa zawrotka.

Połączenie z ulicami Jana III Sobieskiego i Belwederską straciły Turecka i L. Nabielaka. Utrzymany został natomiast wyjazd z ulic Hańczy i Sułkowickiej oraz z dróg prowadzących do posesji.

Zamknięta została droga dla rowerów po wschodniej stronie ulicy, pomiędzy ulicami L. van Beethovena a Chełmską. Na sąsiednim chodniku wyznaczono ciąg pieszo-rowerowy. W pełni przejezdna pozostała droga dla rowerów po zachodniej stronie ulicy Jana III Sobieskiego.

Zmiany w Warszawskim Transporcie Publicznym

Tramwaje

Tramwaje nie kursują ulicami Marszałkowską i Puławską od pl. Zbawiciela do A. J. Madalińskiego. W weekend 27-28 sierpnia przy ulicy Dworkowej został zamontowany rozjazd nakładkowy, który umożliwia składom zmianę kierunku jazdy, a także przygotowany przystanek tymczasowy przystosowany do obsługi składów dwukierunkowych.

Od soboty, 27 sierpnia kursowanie tramwajów linii: **10**, **14** i **18** zostało zawieszone. Jednocześnie tramwaje linii 4 i 35 skierowano na trasy objazdowe:

4: ŻERAŃ WSCHODNI – … – Marszałkowska – Nowowiejska – al. Niepodległości – Rakowiecka – św. A Boboli – Wołoska – J.P. Woronicza – Puławska – … – WYŚCIGI

35: NOWE BEMOWO -…- Marszałkowska – Nowowiejska – L. Krzywickiego – Filtrowa – Grójecka – BANACHA.



W weekend na ulice wyjechały także tramwaje linii 31, które obsługują trasę:

31: PKP SŁUŻEWIEC – Wołoska – J. P. Woronicza – Puławska – DWORKOWA. Tramwaje linii 31 kursują codziennie.

Zostały uruchomione linie zastępcze – tramwajowe 75, 78 oraz autobusowa Z-4:

75: DWORKOWA – Puławska – WYŚCIGI

78: OS. GÓRCZEWSKA – Powstańców Śląskich – Połczyńska – Wolska – al. „Solidarności" – al. Jana Pawła II – al. Niepodległości – Nowowiejska – Marszałkowska – gen. W. Andersa – Z. Słomińskiego – most Gdański – S. Starzyńskiego – Jagiellońska – ŻERAŃ FSO

Z-4: PL. KONSTYTUCJI – L. Waryńskiego – Puławska – DWORKOWA.

Autobusy

Od poniedziałku, 29 sierpnia nieprzejezdne w kierunku Śródmieścia są ulice: Puławska na odcinku Willowa – pl. Unii Lubelskiej, Spacerowa i Goworka od Belwederskiej do Puławskiej oraz Jana III Sobieskiego i Belwederska na odcinku L. van Beethovena – Sułkowicka. W kierunku Śródmieścia wytyczono buspasy: na ulicach Dolnej i Puławskiej od Piaseczyńskiej L. Waryńskiego oraz na ulicy Belwederskiej na odcinku J. Gagarina – Bagatela.

Dla autobusów linii 119, 131, 167, 168, 222, 501, 519, 522, N31, N37 i N81 jadących w kierunku Śródmieścia obowiązują trasy objazdowe:

131, **167**, **168**: SADYBA, SIEKIERKI-SANKTUARIUM, WITOLIN – … – J. Gagarina – Belwederska – Bagatela – pl. Unii Lubelskiej – T. Boya-Żeleńskiego – L. Waryńskiego – … – DW. CENTRALNY, FORT RADIOWO, SPARTAŃSKA

501, **519**, **522**: STEGNY, PARK KULTURY-POWSIN, BRANICKIEGO – … – Jana III Sobieskiego – Dolna – Puławska – L. Waryńskiego – … – DW. CENTRALNY

119: WIŚNIOWA GÓRA – … – Chełmska – Dolna – Puławska – A. Madalińskiego – al. Niepodległości – Stefana Batorego – … – RAKOWIECKA-SANKTUARIUM

222: SPARTAŃSKA – … – A. Malczewskiego – Puławska – T. Boya-Żeleńskiego – pl. Unii Lubelskiej – al. J. Ch. Szucha – … – BIELAŃSKA

N31, **N81**: SADYBA, SARMACKA – … – J. Gagarina – Belwederska – Bagatela – pl. Unii Lubelskiej – T. Boya-Żeleńskiego – L. Waryńskiego – … – DW. CENTRALNY

N37: OS. KABATY – … – Wałbrzyska – Puławska – L. Waryńskiego – pl. Konstytucji – Marszałkowska – … – DW. CENTRALNY.

Gdzie szukać informacji o budowie tramwaju do Wilanowa?

Działa już specjalna strona informacyjna tramwajdowilanowa.pl. Poprzez witrynę można też zapisać się do newslettera z aktualnościami na temat inwestycji i zmian w organizacji ruchu. Najnowsze informacje na temat zmian w transporcie publicznym dostępne są na stronie wtp.waw.pl. Tramwaje Warszawskie wraz z wykonawcą – firmą Budimex – będą prowadziły także akcje informacyjne w rejonie prac. W początkowej fazie zmian Zarząd Transportu Miejskiego zapewni też mobilnych informatorów.

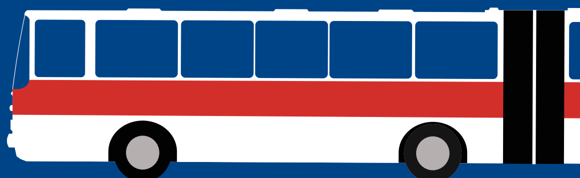


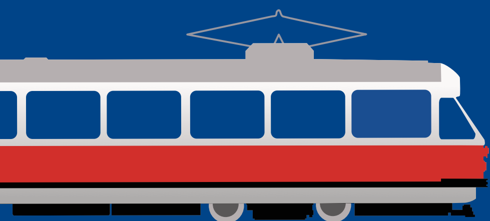
Warszawskie Linie Turystyczne



SEZON 2022
1 maja - 25 września
ZAPRASZAMY

ZABYTKOWE AUTOBUSY LINII 100 I 51





ZABYTKOWE TRAMWAJE LINII 36 I T

PROMY PRZEZ WISŁĘ





PIASECZYŃSKA KOLEJKA WĄSKOTOROWA

STATEK DO SEROCKA





Warszawski Transport Publiczny

www.wtp.waw.pl

MIEJSKIE CENTRUM KONTAKTU 24/7 WARSZAWA 19115

Komunikacja po wakacjach

Od początku września większość autobusów będzie kursować zgodnie z przedwakacyjnymi rozkładami jazdy. Dla tramwajów i metra we wrześniu będą jeszcze obowiązywały rozkłady wprowadzone w czerwcu. Od października pojazdy WTP będą podjeżdżały na przystanki według rozkładów sprzed wakacji.

W tym roku WTP przywraca przedwakacyjne rozkłady jazdy w dwóch etapach – najpierw we wrześniu, gdy rozpoczyna się nauka w szkołach a potem w październiku, gdy edukację rozpoczną studenci i słuchacze szkół wyższych.

Od początku września dla większości linii autobusowych zostaną przywrócone rozkłady jazdy sprzed wakacji, wrócą autobusy szkolne i podjazdy pod szkoły, wprowadzimy także kilka zmian poprawiających komunikację. W godzinach szczytów komunikacyjnych na ulice wyjedzie ponad 1400 autobusów czyli o ponad 100 więcej niż w okresie wakacji. Wakacyjne rozkłady zostaną utrzymane dla ok. 40 spośród ponad 300 linii autobusowych WTP. Tramwaje i metra będą jeździły z obecną częstotliwością.

Październik oznacza powrót do WTP kolejnej istotnej grupy pasażerów jaką są studenci – zwykle w tym miesiącu liczba pasażerów rośnie o ponad 20 procent. Kilkanaście następnych linii autobusowych wróci do podstawowych rozkładów jazdy, podobnie tramwaje i metro. W godzinach szczytów komunikacyjnych na ulice wyjedzie niemal 1500 autobusów. Tramwaje będą kursowały co 4 lub 8 min w godzinach szczytu, a w pozostałych godz. co 6 lub 12 min. Pociągi metra w godzinach szczytów komunikacyjnych na pierwszej linii będą kursowały co 2 min 20 s, a na drugiej co 2 min 50 s.

Operatorzy których pojazdy obsługują trasy WTP zmagają się z brakiem kierowców na rynku pracy. Od pewnego czasu zgłaszają nam braki w obsadach utrudniające planowe funkcjonowanie WTP. Korekty rozkładów pozwalają unikać niespodziewanych „wypadnięć" kursów, co jest uciążliwe dla pasażerów. Do podobnych działań zostały też zmuszone inne duże miasta, np. w Krakowie z powodu braku kierowców od września zmniejsza liczbę autobusów na ulicach, sytuację analizuje Gdańsk.

Linie, których rozkłady zostały poddane korekcie wybrano na podstawie analizy napełnień, tj. liczby pasażerów oraz okresów największego zainteresowania przejazdami i analizy połączeń - aby relacje przez nie zapewniane mogły być zastępowane przez inne linie. Przeanalizowaliśmy dane z bramek metra, ze zliczarek autobusowych, z tramwajów. Na podstawie danych z liczników pasażerów zamontowanych w pojazdach wiemy ile osób wsiada i wysiada na konkretnych przystankach, na jakich odcinkach tras ilu jest pasażerów, jakie są popularne przystanki, na których odbywa się duża wymiana pasażerów (czyli dużo wsiada i dużo wysiada), czy też na których dużo osób wsiada a na których wysiada itp., jakie są najpopularniejsze godziny podróży. Przeanalizowaliśmy dane z kilku przedwakacyjnych miesięcy tak aby obraz ich funkcjonowania był jak najpełniejszy.

Przed wakacjami liczba pasażerów WTP wahała się między 80 a 85 proc. liczby z podobnego okresu przed epidemią COVID (dane odnosimy czasu sprzed epidemii bo wprowadzane w czasie epidemii ograniczenia w życiu społecznym miały wpływ na liczbę korzystających z WTP). To były największe napełnienia od marca 2020 roku, widać więc, że liczba pasażerów komunikacji publicznej w Warszawie nadal jest mniejsza.

Funkcjonowanie WTP w powakacyjnym okresie będzie przez nas dokładnie obserwowane. Dane pozwolą na ocenę wprowadzonych rozwiązań i wskażą kierunek ewentualnych korekt.

Warszawski Transport Publiczny we wrześniu

Autobusy

Wraz z początkiem września zostaną przywrócone przedwakacyjne rozkłady jazdy dla autobusów linii: **104**, **105**, **109**, **110**, **117**, **131**, **132**, **133**, **146**, **147**, **150**, **162**, **164**, **170**, **186**, **194**, **204**, **207**, **208**, **209**, **211**, **221**, **249**, **250**, **263**, **269**, **332**, **333**, **338**, **339**, **340**, **507**, **517**, **521**, **522**, **702**, **704**, **713**, **717**, **719**, **723**, **731**, **735**, **736**, **750**, **809**, **815**, **850**, **Z-1** (linia uruchomiona w miejsce E-1 na czas remontu ulic Saskiej i Egipskiej), **L27**, **L43**, **L46**. Częściej niż w wakacje będą jeździły autobusy linii **112**, **171**, **177**, **190**, **197**, **201**, **716** na trasach wprowadzonych po otwarciu nowych stacji metra.

Zgodnie z wakacyjnymi rozkładami jazdy będą kursować we wrześniu autobusy linii: **106**, **114** (bez kursów METRO MŁOCINY – MŁOCINY UKSW), **125**, **135**, **141**, **153** (bez podjazdów do przystanku Czerwonych Beretów), **155**, **160**, **163** (wprowadzenie podjazdów do szkoły w Powsinku, utrzymanie zawieszenia kursów poza szczytami komunikacyjnymi), **172**, **173**, **178**, **179**, **181** (bez podjazdów do bramy zachodniej Cmentarza Północnego), **182**, **183**, **188** (przywrócenie kursowania we wszystkie dni tygodnia z częstotliwością 15 min w porannym szczycie komunikacyjnym), **193** (utrzymanie rozkładu wakacyjnego w dni wolne), **210** (utrzymanie rozkładu wakacyjnego w niedzielę), **212**, **225** (utrzymanie zawieszenia kursów poza szczytami komunikacyjnymi), 303, 314 (utrzymanie zawieszenia kursów poza szczytami komunikacyjnymi oraz skrócenie godzin kursowania), **319**, **331**, **502**, **503**, **509**, **511**, **512**, **520**, **523**, **525**, **712 i E-9**. Nie będą kursowały autobusy linii **130**, **195**, **196**, **206**, **302**, **304**, **323**, **365**, **411** (w związku z zamknięciem ulicy Saskiej zastąpienie przez linię 507), **E-2**; utrzymana będzie trasa skrócona linii **401** (URSUS-NIEDŹWIADEK – METRO SŁUŻEW, wraz z uruchomieniem dodatkowych kursów do WKD RAKÓW i PKP URSUS).

Od września ponownie będą obowiązywały ułatwienia dla uczniów. Na ulice wyjadą autobusy linii **332** i **379**. Dla linii **163**, **164**, **201** i **L24** zostaną przywrócone podjazdy do szkół. Autobusy linii **121** będą realizowały kurs szkolny.

Jednocześnie zostaną wprowadzone stałe zmiany w Warszawskim Transporcie publicznym.

Autobusy linii **107** – w zamian za linię **159** – będą kursowały na trasie wydłużonej do pętli EC SIEKIERKI. Pojazdy linii 159 zostaną skierowane do przystanku końcowego MAŁE SIEKIERKI, co usprawni korzystanie z komunikacji miejskiej mieszkańcom nowych osiedli w rejonie ulicy Bluszczańskiej i Batalionu AK „Bałtyk".

Dla linii **121** w dni powszednie zostanie wprowadzona trasa wydłużona METRO MARYMONT – NOWE BEMOWO. W ten sposób dojdzie dodatkowe połączenie między Bielanami a Bemowem. W soboty autobusy będą kursowały od METRA MARYMONT do GWIAŹDZISTEJ.

W Wawrze na czas prac na ulicy Kadetów i zawieszenia kursowania autobusów linii **219** zostanie uruchomiona zastępcza **Z42**. Będzie obsługiwała trasę: WIATRACZNA – Grochowska – Płowiecka – Trakt Lubelski – Borków - Juhasów – Mrówcza – Skalnicowa – OŚRODEK SZKOLENIOWY. Autobusy linii **702** wrócą na trasę podstawową.

Dla autobusów linii **152** zostanie wprowadzona całodniowa trasa OS. DERBY – TARCHOMIN. Autobusy będą jeździły co 15 min. w godzinach szczytu z dodatkowymi kursami porannymi w dni nauki szkolnej, zastąpią też 304.

Autobusy linii **192** w dni powszednie będą podjeżdżały na przystanki co 15 min w godz. 6.00 - 20.00. W soboty będą obsługiwały trasę skróconą OS. KABATY – URSYNÓW PŁD z częstotliwością 20 min. W niedziele nie będą wyjeżdżały w trasy.

Autobusy linii **518** we wszystkie dni tygodnia będą kursowały na trasie podstawowej PL. TRZECH KRZYŻY – NOWODWORY z częstotliwością 20 min. W dni robocze będą uruchamiane dodatkowe kursy na trasie skróconej łączącej NOWODWORY z METREM MARYMONT.

Rozkład 527 zostanie skoordynowany ze 160 tak aby na wspólnym odcinku trasy autobusy pojawiały się naprzemiennie co usprawni dojazd do metra Trocka i ułatwi przesiadki.

Na swoje stałe trasy i rozkłady przedwakacyjne od 2 września wrócą autobusy linii **710**, **724** i **742** (korekta rozkładu).

Dla linii **709**, **727** i **739** od 5 września zostaną wprowadzone nowe rozkłady jazdy – autobusy częściej będą jeździły ulicą Puławską.

Tramwaje

We wrześniu w dni powszednie tramwaje rano i po południu będą kursowały co 5 lub 10 min, a w pozostałych godzinach co 7,5 lub 15 min.

Linia **41** zostanie zlikwidowana. Od poniedziałku, 5 września tramwaje linii **1** w wybranych kursach będą dojeżdżały do ŻERANIA WSCHODNIEGO.

Metro

Pociągi metra, w godzinach szczytów komunikacyjnych, na pierwszej linii będą podjeżdżały na stacje co 2 min 50 s, a na drugiej co 3 min 30 s.

Warszawski Transport Publiczny od października

Autobusy

Od października autobusy linii: **106**, **114**, **125**, **135**, **141**, **163**, **172**, **173**, **178**, **179**, **182**, **183**, **193**, **196**, **212**, **319**, **331**, **503**, **509**, **511**, **520**, **523**, **525** i **E-2** będą kursowały zgodnie ze swoimi podstawowymi, przedwakacyjnymi częstotliwościami.

Rozkłady jazdy wprowadzone w czerwcu zostaną utrzymane dla linii: **210** (tylko w niedziele), **225** (zawieszenie kursów realizowanych w międzyszczycie), **314** (będą kursowały także w międzyszczycie), **512** i **712** (tylko w dni wolne).

Na ulice nie powrócą autobusy linii 1**30**, **195**, **206**, **302**, **304**, **323** i **365**. Z autobusów linii 130, 195, 323 i 356 korzystało niewielu pasażerów, a w przypadku linii 130 i 195 dodatkowo pojawiły się utrudnienia związane z rozpoczęciem budowy trasy tramwajowej do Wilanowa.

Stałe zmiany zostaną wprowadzone dodatkowo dla linii: E-9, 160, 228, 411, 502 i 527. Dla autobusów linii **160** i **527** zostaną wprowadzone nowe trasy i rozkłady jazdy wynikające z przygotowywanego projektu zmian związanych z otwarciem nowych stacji metra na Bródnie. Autobusy linii **228**, w zastępstwie linii 206, część kursów będą realizowały przez Wagonownię. Dla autobusów linii **411** zostanie wprowadzona stała trasa GOCŁAW – METRO POLITECHNIKA i jednocześnie zostanie zwiększona do 15 min częstotliwość kursowania autobusów linii **502** w międzyszczycie.

Tramwaje

Dla wszystkich tramwajów w dni powszednie zostanie przywrócona podstawowa częstotliwość. Rano i po południu składy będą podjeżdżały na przystanki co 4 lub 8 min, a w pozostałych godz. co 6 lub 12 min.

Metro

Pociągi metra w godzinach szczytów komunikacyjnych na pierwszej linii będą kursowały co 2 min 20 s, a na drugiej co 2 min 50 s. ▪

Warszawska komunikacja w powstaniu

W czasie dramatycznych 63 dni z niemieckim okupantem biło się na śmierć i życie całe miasto. Walczyli żołnierze konspiracji niepodległościowej z różnych organizacji bojowych, pomagała ludność cywilna. Kamienice służyły jako punkty oporu, piwnice były schronami i zamieniały się w szpitale, na podwórzach stały polowe kuchnie, płyty chodnikowe i bruk uliczny służyły do osłaniania pozycji zajmowanych przez powstańców, a kanały ratowały życie, umożliwiając wycofanie się z zagrożonych rejonów.

Silna konspiracja

W ten powszechny zryw „włączyła się" też komunikacja miejska i to w dwojaki sposób. Wielu pracowników przedwojennego i okupacyjnego warszawskiego transportu działało w konspiracji, więc naturalnie chwycili 1 sierpnia 1944 roku za broń. Tramwajarze (do 1939 roku i w latach wojennych to właśnie tramwaje były podstawą komunikacji miejskiej) wystawiali całe oddziały, jak choćby 2 kompania III Batalionu Organizacji Wojskowej PPS (w czasie powstania 323 pluton), składająca się głównie z pracowników Wydziału Budowlano – Drogowego Tramwajów. Ten oddział w godzinie „W" koncentrował się w okolicach kościoła oo. Redemptorystów przy ulicy Karolkowej 49.

Z relacji uczestników walk powstańczych wiadomo jednak, że tramwajarze mieli też obsadzać inne punkty w stolicy.

Jeden z Powstańców Kazimierz Czasza, żołnierz Zgrupowania AK „Chrobry II" wspominał: (...) dobiegamy do Towarowej, tu zostajemy ostrzelani przez Niemców z ekspedycji towarowej (obecnie Dworzec Główny). Zatrzymujemy nadjeżdżający tramwaj, wszystkich ludzi kierujemy w ulicę Srebrną. Tramwajarze chcą jechać do remizy tam mają swój punkt, do obrony są przygotowani mają przy sobie pistolety i granaty. Ci ludzie od godz. 5-tej rano będąc w pogotowiu jeździli na służbie po mieście z bronią. Początkowo przyjmujemy obronę w tramwaju, lecz okazuje się że nie jest zbyt bezpiecznie gdy cienka blacha dużo okien nie stwarzają żadnej obrony. Obsadzamy więc dom Towarowa 10.

Być może tramwajarze, o których mówi Kazimierz Czasza należeli do Milicji PPS, bo jak można przeczytać w opracowaniu autorstwa Włodzimierza Winka „Krótki rys działalności konspiracyjnych związków zawodowych w warszawskich tramwajach i autobusach w latach 1939 – 1944": Milicja PPS zajęła pozycję w remizie Zajezdni i na południowej stronie ulicy Wolskiej, zaś batalion OW PPS - odcinek ulicy Młynarskiej pomiędzy Wolską a Górczewską. W tamtej okolicy, na rogu ulic Wolskiej i Młynarskiej, funkcjonowało kilka barykad, a do ich zbudowania użyto tramwajów z pobliskiej zajezdni.

Zajezdnie, jako punkty strategiczne na mapie Warszawy, były też miejscem starć. Zażarte walki toczyły się na terenie zajezdni przy ulicy Sierakowskiej na Muranowie, a dalej na północ, na Żoliborzu, powstańcy obsadzili rejon przedwojennych Centralnych Warsztatów Samochodowych. Tam już od 2 sierpnia przebywała grupa cywili i tramwajarzy, pod przewodnictwem inż. Jana Kubalskiego, która pilnowała tramwajowej podstacji elektrycznej i pozostałego majątku. Niedaleko znajdowały się też tramwajowe ogródki działkowe, skąd brano warzywa dla żołnierzy i ludności cywilnej.

Tramwaje na pierwszej linii

Tabor warszawskiej komunikacji także odegrał swoją rolę. Wagony wspomagały podziemną armię już wcześniej, zanim wybuchły walki. Decyzję o rozpoczęciu godziny „W" 1 sierpnia o 17.00 gen. Tadeusz „Bór" Komorowski podjął bardzo późno, bo dopiero w godzinach popołudniowych 31 lipca. Rozkaz, który dostał płk Antoni Chruściel „Monter" ustnie, musiał zostać spisany. Następnie łączniczki musiały go dostarczyć jeszcze do poszczególnych dowódców, a stamtąd



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/21/0/-/219 (daw. 21-219)
Żołnierze na straży przy wejściu do kwatery dowództwa
1944



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/21/0/-/220 (daw. 21-220)
Posąg Chrystusa przed kościołem św. Krzyża
wrzesień 1944

miały one dotrzeć do żołnierzy, którzy następnie powinni dotrzeć na miejsca zbiórek. W tym łańcuszku przenoszenia wiadomości każdy kolejny żołnierz informował tylko jedną osobę, co miało ograniczyć ryzyko dekonspiracji, ale spowalniało przekazywanie rozkazów. Czas koncentracji skrócił się z zakładanych wcześniej 36 godzin do ledwie 12 godzin, tym bardziej, że 31 lipca za chwilę zaczynała się godzina policyjna, więc łączniczki ruszyły na miasto dopiero rano. Oprócz powiadomienia żołnierzy należało jeszcze pobrać broń z magazynów.

Od samego rana 1 sierpnia trwała w Warszawie gorączkowa „krzątanina". Ta masa ludzi – od 45.000 do 48.000 mężczyzn i kobiet – otrzymywała rozkazy, głównie pisemne i dostarczane do „skrzynek pocztowych", które miała prawie każda sekcja 6 ludzi. Ocenia się, że 1-go sierpnia rano rozkazy do koncentracji były niesione przez około 6.000 gońców, tramwajami, na rowerach lub pieszo.

To była nietypowa armia, która nie miała swoich taborów, ani kolumn transportowych, a nawet nie mogła otwarcie przemaszerować w zwartym szyku, bo do walki ruszała z prywatnych mieszkań. Dlatego tramwajami jechano „na wojnę", jak później śpiewał zespół Lao Che.

Następnego dnia, po południu, ulicami spieszyli młodzi ludzie. Wybrańcy losu kryli pod połami ubrań broń. Wszyscy nieśli niewielkie paczuszki. Była to żywność na trzy dni. Tyle miało potrwać powstanie. Znikali z naszych oczu na drogach i w tramwajach. Całkowita dekonspiracja. Zdumienie – a więc jest nas tak wielu, wspominała Barbara Bobrownicka-Fricze.

Z bronią jako „grono"

O tym, jak wyglądało przewożenie tramwajem broni, można się przekonać z relacji Jana Romańczyka „Łaty": 1 sierpnia 1944 r. o godzinie 11.00 wrócił dowódca i powiadomił nas, że Powstanie Warszawskie rozpocznie się dziś o godz. 17.00. Zaprawieni w walce z okupantem w oddziale Kedywu KG AK, zadowoleni z obrotu sprawy, dotarliśmy z kolegami, korzystając z miejskiej komunikacji jaką były wtedy tramwaje, na punkt zbiorczy we wspomnianym domu przy ulicy Okopowej 31. (…) Ze względu na tłok dla nas wewnątrz nie było miejsca, jechaliśmy na zewnątrz stojąc na ramie mocującej koła, a rękami trzymaliśmy się otworów otwartych okien. Jechaliśmy z bronią gotową do strzału zawiniętą tylko w gazetę. Ja trzymałem się okna obiema rękami, a pistolet położyłem na rękach. Jadący obok mnie Tadeusz Gabrysiak pseudonim „Kubiński" trzymał się tylko jedną ręką okna, a w drugiej trzymał pistolet. W czasie jazdy poczuł, że ręka, którą trzyma się okna mdleje i musi natychmiast przytrzymać się drugą. Poprosił więc panią w tramwaju, by przytrzymała jego bagaż. Pani wzięła zawiniątko, ale gdy się zorientowała co to jest, zrobiła „wielkie oczy". Tadeusz najspokojniej powiedział: „Niech się Pani nie boi, ja zaraz to wezmę".

Im bliżej było godziny „W", tym zamieszanie na ulicach stawało się większe, a siłą rzeczy rozkazy nie docierały na czas do wszystkich. Tramwajów na ulicach było mniej niż zwykle. Już dzień wcześniej dowództwo niemieckie chciało udrożnienia głównych arterii komunikacyjnych dla łatwiejszego przerzutu oddziałów. Wizytę niemieckiego porucznika opisał Jerzy Fudakowski w książce „Dzieje MZK podczas wojny i okupacji 1939-45", wyd. własne MZK – Warszawa 1947, a cytują w swoich pracach znani badacze historii warszawskiej komunikacji Włodzimierz Winek i Dariusz Walczak.

Dyrektor Tadeusz Kozłowski zaprowadził oficera do dra Niednera, zarządzającego przedsiębiorstwem pod nieobecność Ernsta Durrfelda i Bruno Posta, którzy uciekli z Warszawy. Ten drugi zjawił się z powrotem 31 lipca po południu, zawrócony z granicy przez niemieckich żołnierzy, a w dniu wybuchu powstania miał zostać aresztowany przez polskich żołnierzy (takie informacje podaje w swojej publikacji „Warszawscy tramwajarze i autobusiarze w okresie okupacji hitlerowskiej i w Powstaniu Warszawskim 1944 roku" Włodzimierz Winek. Co ciekawe, „Barykada. Pismo



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/21/0/-/222 (daw. 21-222)
Powstańcy spożywają posiłek
sierpień 1944

codzienne III rejonu AK" w wydaniu popołudniowym z 25 sierpnia pisze: Podczas ostatnich walk w Warszawie, żołnierze AK wzięli do niewoli nie tylko wielu żołnierzy niemieckich i SS-manów, ale i różnych dygnitarzy cywilnych m.in. dostał się do niewoli były dyrektor tramwajów miejskich Post, któremu udało się dotąd wyjść obronnie z kilku zamachów w okresie konspiracji).

Doktor Niedner obiecał wykonać rozkaz jak najszybciej, na co inżynier Kozłowski miał odpowiedzieć, że nie da się tego zrobić w tak krótkim czasie, bo nie działają telefony. Następnie zaprosił oficera do swojego gabinetu. Według relacji Jerzego Fudakowskiego polskiemu podziemiu miało zależeć na utrzymaniu ruchu tramwajów jak najdłużej. Faktem jest, że jeszcze 1 sierpnia wiele wagonów jeździło po Warszawie, chociaż ruch był utrudniony.

Na Żoliborzu walki trwały już od wczesnych godzin popołudniowych, co na pewno też miało wpływ na kursowanie transportu publicznego. „Wróciłam do domu z dużymi perypetiami, na mieście było już zamieszanie. Kręciło się dużo ludzi, przeważnie młodych chłopców. Tramwaje chodziły nieregularnie.

(…) Dojechałam tramwajem do placu Politechniki, a potem nie miałam żadnego połączenia, opisuje swoje ostatnie przedpowstańcze godziny Halina Jędrzejewska-Dudzik. Kolejnym tramwajem, z pl. Narutowicza na Wolę, już nie dojechała do celu. Na Okopowej z daleka słychać było strzały, więc motorniczy zatrzymał skład i wypuścił wszystkich pasażerów.

Tramwaje, „żyjące" rytmem miasta, a nawet go dyktujące, zatrzymały się w godzinie „W" tak, jak cała Warszawa. Brak prądu, odgłosy strzałów albo planowe działanie motorniczego – przyczyny mogły być różne. Walka miała trwać trzy dni, być szybka, precyzyjna i zwycięska, więc za chwilę tramwaje miały wrócić do pracy. Tymczasem powstanie przerodziło się w krwawą bitwę. Wozy stanęły i już więcej nie pojechały. Podziurawione, spalone i zniszczone przez 63 dni stały się jednym z symboli walczącej Warszawy. A jako elementy barykad pomogły uratować niejedno życie. I o tym napiszemy w następnym numerze.

Źródła:

www.sppw1944.org;

„Barykada" Nr 14, wydanie popołudniowe z 25 VIII 1944 r.;

W. Winek „Krótki rys działalności konspiracyjnych związków zawodowych w warszawskich tramwajach i autobusach w latach 1939 – 1944", Warszawa 2104;

D. Walczak „Tramwajem przez Stadt Warschau", Eurosprinter 2016;

J.Sawicki, J. Janiak, D. Walczak, T. Igielski „Warszawskie tramwaje elektryczne 1908 – 1998", Warszawa 1998.



fot. ZTM
Odrestaurowany wagon typy A. Takie wagony były wykorzystywane do tworzenia barykad podczas Powstania Warszawskiego
maj 2022

ZAKRĘCONE POSZUKIWANE

SILNE, NIEZALEŻNE, ODWAŻNE

Pomożemy Ci zdobyć **uprawnienia**

Zapłacimy za Twój kurs

Zeskanuj kod **QR** i dowiedz się więcej







Oferujemy atrakcyjne wynagrodzenie i ciekawą pracę.

Więcej informacji znajdziesz na warszawa.praca.gov.pl/kierowcy

---


Warszawski Transport Publiczny



Urząd Pracy m.st. Warszawy
















zakochaj się
w Warszawie